

El costo oculto de importar en Guatemala

Por qué el presupuesto de una importación casi nunca coincide con lo que realmente se paga, y qué se puede hacer al respecto antes de embarcar.

Resumen ejecutivo

Guatemala tiene el costo logístico más alto de Centroamérica en relación con el valor de lo que comercia: 29% frente a un promedio regional de 18% y apenas 8% en los países de la OCDE (Prensa Libre, 2026). Esa brecha se explica, en buena parte, por cargos que rara vez entran en el presupuesto inicial de una importación: demurrage, estadía en terminal, revisiones documentales y un proceso de despacho marítimo que involucra hasta diez actores distintos y 84 actividades (Estudio de Tiempos de Despacho de la SAT, citado por la Cámara de Industria de Guatemala en Prensa Libre, 2023). Esta guía desglosa, con cifras de fuentes públicas identificables, dónde se concentra ese costo y qué verificar antes de que un contenedor salga del puerto de origen.

I. El panorama

Cuando una empresa guatemalteca cotiza una importación, el ejercicio habitual suma flete, seguro y arancel. Ese cálculo es necesario, pero incompleto: no contempla lo que ocurre cuando algo se desvía del plan —un dato inconsistente entre documentos, una clasificación arancelaria dudosa, un permiso que llega tarde—. Esos escenarios no son hipotéticos ni infrecuentes: son, según los datos disponibles, una parte estructural del costo logístico del país.

Dato	Cifra	Fuente (nombre, medio, fecha)
Costo logístico como proporción del valor de lo importado/exportado en Guatemala	29% (vs. 18% promedio Latam, 8% OCDE)	Prensa Libre, 2026
Cargo por contenedor retenido: demurrage + estadía en terminal	Hasta US\$150/día + US\$100/día = hasta US\$250/día	Prensa Libre, "Guatemala No Se Detiene", 5 oct. 2023
Costo de 4 días adicionales por revisión o documentación incompleta	US\$1,000, solo en estos dos cargos	AGEXPORT, citado en Prensa Libre, 5 oct. 2023
Complejidad del despacho marítimo en Guatemala	10 actores y 84 actividades distintas	Estudio de Tiempos de Despacho (SAT), citado por la Cámara de Industria de Guatemala (CIG) en Prensa Libre, 5 oct. 2023
Impacto anual de las demoras portuarias solo en el sector de graneles	US\$70 millones	Cámara de Industria de Guatemala (CIG), en Prensa Libre, 5 oct. 2023
Costo de oportunidad por naves ancladas en espera (promedio 37 días antes de atracar)	Entre US\$16.1 y US\$34.7 millones	AGEXPORT, 2026

Todas las cifras citan a la persona, institución y medio de origen; ninguna proviene de estimaciones internas de SEAL.

El error más común

No es un error de cálculo grande, es uno de alcance: presupuestar el flete y el arancel, y dejar fuera todo lo que

puede activarse si el despacho no sale exactamente como se planeó. Con hasta diez actores involucrados en una sola importación marítima, la probabilidad de que algo se desvíe no es baja — es, según los datos, la norma más que la excepción.

II. Dónde se esconde el costo

1. La documentación

Una inconsistencia entre la factura comercial, el conocimiento de embarque (Bill of Lading) y la declaración aduanera es, en la práctica, el punto de partida más frecuente de un retraso. No requiere mala fe ni negligencia grave: basta con un dato que no coincide entre dos documentos para activar una revisión adicional.

2. El tiempo en puerto

Cada día que un contenedor permanece en puerto más allá del plazo libre acumula cargos por separado: demurrage (cargo naviero por el uso del contenedor) y estadía en terminal (cargo portuario por el espacio físico ocupado). Según cifras de Prensa Libre (2023), ambos combinados pueden alcanzar hasta US\$250 por día.

3. Los permisos no arancelarios

No todos los retrasos dependen de la SAT. Instituciones como el Ministerio de Agricultura (a través del SEPA) o el Ministerio de Salud Pública, según el tipo de mercancía, tienen sus propios tiempos de revisión —de una hora hasta varios días en el caso de medicamentos— y sin esos permisos, la carga simplemente no puede ingresar al país.

4. La falta de trazabilidad

Cuando ningún actor de la cadena tiene visibilidad completa del estado del despacho, los problemas se detectan tarde —cuando ya generaron costo— en lugar de anticiparse. Es, en buena medida, un problema de coordinación entre los diez actores que participan en el proceso, más que de un solo eslabón fallando.

III. Lo que dicen los datos

Antes de embarcar, vale la pena dimensionar en dinero real lo que implica un retraso, usando las cifras ya documentadas por fuentes públicas:

Escenario: cuatro días de revisión documental

Según datos de AGEXPORT, si una carga se detiene cuatro días por revisiones o para completar documentación, el importador paga US\$1,000 adicionales solo en esos dos cargos —cifra que se traslada directamente al costo final de la mercadería.

Fuente: AGEXPORT, en Prensa Libre, "Guatemala No Se Detiene", 5 de octubre de 2023.

Escenario: contenedor retenido más allá del plazo libre

Con cargos de hasta US\$150 por día de demurrage y hasta US\$100 por día de estadía en terminal, cada día adicional de retención puede costar hasta US\$250 —un cargo que crece de forma lineal mientras el contenedor permanece en puerto.

Fuente: Prensa Libre, "Guatemala No Se Detiene", 5 de octubre de 2023.

Estos son escenarios ilustrativos contruidos directamente sobre cifras publicadas, no casos anecdóticos ni proyecciones internas de SEAL.

IV. Checklist antes de embarcar

Verificación	Por qué importa
--------------	-----------------

Clasificación arancelaria	Un código incorrecto es motivo frecuente de revisión adicional y puede derivar en ajustes de valor o sanciones.
Régimen de importación correcto	Definitiva, temporal u otro régimen determina documentación, plazos y obligaciones distintas.
Valor declarado coherente	Discrepancias entre el valor factura y el valor en aduana son una de las causas más comunes de retención para revisión.
Permiso sectorial vigente	Verificar con anticipación si la mercancía requiere autorización de MAGA, Salud u otra entidad, y confirmar su vigencia antes de embarcar.
Coherencia documental total	Factura comercial, Bill of Lading y declaración aduanera deben coincidir en cada dato: peso, cantidad, descripción y valor.
Plan de contingencia	Tener claro, antes de embarcar, qué hacer si la carga es seleccionada para revisión física, para no perder tiempo adicional decidiendo sobre la marcha.

V. Temporada alta: el riesgo se concentra

La temporada de importación de fin de año (septiembre–diciembre) concentra el mayor volumen de carga del período, lo que históricamente incrementa la congestión en los puertos guatemaltecos. En ese contexto, el mismo error que en temporada baja cuesta un día de retraso puede, en temporada alta, costar varios —simplemente porque hay más carga compitiendo por el mismo espacio y los mismos tiempos de revisión. Planificar con margen adicional en estos meses no es una recomendación genérica: es una respuesta directa a un patrón de congestión ya documentado.

Sobre SEAL

SEAL (Servicios Especializados de Aduana y Logística, S.A.) es una empresa guatemalteca de agenciamiento aduanero dirigida por Amy Zepeda, agente aduanera colegiada No. 329 desde 2012 —una de las pocas mujeres en Guatemala autorizadas para ejercer esta profesión—. Más de una década de operación real da a SEAL una perspectiva de campo sobre exactamente los puntos del proceso donde se concentra el riesgo descrito en esta guía.

Metodología y fuentes

Todas las cifras de este documento provienen de reportajes y estudios públicos, con institución y fecha identificables. No se incluyen estimaciones internas de SEAL presentadas como dato de mercado.

- Prensa Libre (2026) — Costos logísticos en Guatemala alcanzan 29% y reducen competitividad de las exportaciones.
- "Excesivos permisos y revisiones: ¿Cómo acelerar los tiempos de importación en Guatemala?", Prensa Libre, Guatemala No Se Detiene, 5 de octubre de 2023 — con datos de AGEXPORT y de la Cámara de Industria de Guatemala (CIG).
- AGEXPORT (2026) — Indicadores de logística y su impacto en la competitividad de empresas nacionales.